Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/8518

04. 12. 90

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Frau Oesterle-Schwerin, Weiss (München), Frau Beck-Oberdorf, Frau Flinner, Frau Frieß, Frau Garbe, Frau Hillerich, Frau Kelly, Frau Kottwitz, Frau Nickels, Frau Saibold, Frau Schmidt (Hamburg), Frau Schoppe, Frau Wollny, Frau Eid, Frau Dr. Vollmer, Frau Beer, Frau Vennegerts und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/7384 —

Emanzipation vom Auto — das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende II

Vorbemerkung

Frauen in ländlichen Räumen

Verkehrsverhältnisse in ländlichen Räumen sind charakterisiert zum einen durch eine ständig wachsende Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr, zum anderen durch die stetige Ausdünnung, insbesondere des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Im Zeitraum von 1960 bis 1985 wurde z. B. das Schienennetz des Personenverkehrs der Deutschen Bundesbahn auf Nebenstrecken von 11 300 km auf 4 200 km, d. h. um 63 Prozent reduziert. 39 Prozent der Bevölkerung in Gemeinden ländlich geprägter Kreise (gegenüber 0,4 Prozent der Bevölkerung der größten Städte in der Bundesrepublik Deutschland) haben inzwischen keinen Anschluß an den Schienenpersonennahverkehr. Dagegen wurde das überörtliche Straßennetz im gleichen Zeitraum bei den Bundesautobahnen (BAB) von 2 600 km auf 8 200 km, d. h. um 215 Prozent und bei den Bundesstraßen von 25 100 km auf 31 500 km, d. h. um 25 Prozent ausgebaut.

Innerörtlich sind „gemütliche" Dorfstraßen längst eine Seltenheit geworden. Ortsdurchfahrten wurden zum besseren „Verkehrsfluß" begradigt und verbreitert und, wenn die Situation durch Lärm, Gestank und Unfallgefährdung unerträglich geworden ist, durch Ortsumgehungsstraßen an den Gemeinderand verlagert. Die Verkehrssituation im Dorf ist damit durch zwei Tendenzen gekennzeichnet: Entweder dominiert der Autoverkehr, mit den bekannten negativen Auswirkungen, wie in den Städten, den Straßenraum, oder es ist nichts mehr los, das Dorf buchstäblich auf dem Abstellgleis.

Verschärft wird diese Entwicklung durch die Auflösung des traditionellen Gefüges von Wohnungen, Arbeitsstätten und alltäglich benötigten Versorgungseinrichtungen im Dorf und die durch die Gebiets- und Gemeindereform sowie die von der zentralörtlich ausgerichteten Förder- und Planungspolitik produzierten Entfernungsvergrößerungen zu Arbeitsstätten und Versorgungseinrichtungen.

Der Verlust des „Tante-Emma-Ladens", der Schule, der Post und des Bürgermeisteramtes sind nur einige Beispiele wirtschaftlicher, aber auch verwaltungs- und planungspolitischer Konzentrationsprozesse. Mag sich damit das Ausstattungsniveau ländlicher Räume auf regionaler Ebene im Vergleich zu früher quantitativ verbessert haben, lokal auf dörflicher Ebene hat es sich erheblich verschlechtert.

Insbesondere die Alltagsbewältigung von Frauen, die zwischen verschiedenen Lebensbereichen (Erwerbstätigkeit, Kindererziehung, Hausarbeit, physische und psychische Versor-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 27. November 1990 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

gung der Familie etc.) pendeln und diese auch räumlich miteinander verknüpfen müssen, wird erschwert.

Vergrößerte Entfernungen, erhöhter Reiseaufwand – so die bestehende Planerlogik – lassen sich im Prinzip durch flexible und schnelle Verkehrsmittel (sprich: Pkw) kompensieren. Der überdurchschnittliche Motorisierungsgrad in ländlichen Regionen beweist die erzwungene Anpassung der Bevölkerung an die räumliche Umorganisation.

Doch wird in der Regel ignoriert, daß nicht nur ältere Menschen und Jugendliche überhaupt nicht oder sehr selten über einen Pkw verfügen, sondern gerade auch Frauen nicht im gleichem Maße wie Männer automobil sind, erst recht Frauen mit niedrigem Einkommen bzw. (meist) alleinerziehende Frauen.

Auch wenn aussagekräftige wissenschaftliche Untersuchungen zum Verkehrsverhalten von Frauen in ländlichen Räumen bislang gänzlich fehlen, so läßt sich doch die Tendenz durch zwei Fallstudien in der Eifel von Deiters (1985) und Bracher (1985) bestätigen. Danach

- verfügten im Untersuchungsraum allenfalls ein Drittel der über 18jährigen Frauen, aber 75 Prozent der über 18jährigen Männer ständig über einen Pkw;
- konnten fast 50 Prozent der Frauen einen Pkw erst nach Absprache mit ihren Ehemännern, Freunden, Bekannten oder Verwandten benutzen;
- waren berufstätige Frauen stärker als berufstätige Männer an den ÖPNV gebunden;
- waren von den ÖPNV-Benutzenden fast Zweidrittel weiblichen Geschlechts.

Das heißt mit anderen Worten:

- Frauen müssen die Nachteile eines schlechten ÖPNV-Angebotes durch erhöhte zeitliche und physische Belastungen ausgleichen,
- sie müssen vielfach auf Erwerbstätigkeit und qualifizierte Arbeitsplätze, auf den Besuch von kulturellen Veranstaltungen, von Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten, von Freunden, Freundinnen und Verwandten wegen mangelnder Fortbewegungsmöglichkeiten verzichten,
- sie müssen bitten, absprechen und organisieren, um das Familienauto zu benutzen oder Mitfahrgelegenheiten zu ermöglichen,
- sie sind als junge Frauen von motorisierten Freunden abhängig, die ihnen eine Teilnahme am außerhäuslichen Leben ermöglichen, und sie sind erhöhten Gewaltgefährdungen durch zwangsweises Trampen ausgesetzt,
- Frauen müssen Kommunikationsmöglichkeiten ständig neu organisieren, da der dörfliche Straßenraum seine Bedeutung als Aufenthaltsort für Frauen weitgehend verloren hat.

Die Sicherung von Mobilität speziell in ländlichen Räumen stellt die Verkehrspolitik, anders als in den Ballungsräumen, weniger vor quantitative als vor qualitative Probleme. Für die Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel reichen die Fahrgastzahlen häufig nicht aus. Daher werden im Rahmen von Modellversuchen Bedienungsformen gesucht, die eine ausreichende Erschließungsqualität sichern, ohne die öffentlichen Kassen zu überfordern. Mit Ruf-Bus, Anruf-Linientaxi oder auch Sammeltaxen werden derzeit Angebotsformen erprobt, die wegen ihrer Bindung an die aktuelle Nachfrage niedrigere Kosten verursachen und auch energie- und umweltpolitisch durch die Reduktion von Leerfahrten erheblich günstiger sind als die Bedienung im klassischen Linienverkehr.

Für Mobilität im ländlichen Raum ist aber auch bei gut funktionierendem Öffentlichen Personennahverkehr der private Pkw unverzichtbar. Hier ist die Frage weniger „Alles oder Nichts?", sondern eher: Wieviel Pkw? Die Kombination von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln ist im ländlichen Raum besonders wichtig. Mit Umsteigemöglichkeiten von Pkw oder Fahrrad auf Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs gibt es bewährte Bedienungskonzepte. Fördermittel für entsprechende Verkehrsanlagen werden z. B. im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bereitgestellt. Eine Gesamtdarstellung der Probleme und Lösungen ist im Bericht der Bundesregierung über den Öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche (Drucksache 11/5746) enthalten.

Was die Auswirkungen des Verkehrs auf die Gestaltung von Ortschaften des ländlichen Raums anbelangt, so sind auch hier die Probleme erkannt und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet worden. Hierzu gehört auch das Programm des Bundes zum Bau von Ortsumgehungen. Für die Problemlösung wichtig sind auch die Berücksichtigung von Wohnfunktion, zentralörtlicher Funktion, Funktion als gewerblicher Standort, landwirtschaftlicher Funktion und der Funktion als Fremdenverkehrsort. Hier sind in den letzten Jahren neue Forderungen an die Verkehrspolitik herangetragen worden, denen sie sich gestellt hat. Mit dem „Bericht der Bundesregierung zur Erneuerung von Dörfern und Ortsteilen" (Drucksache 11/5746) wird versucht, einen Einblick in die komplizierten Probleme und nicht eindimensionalen Lösungen zu geben. Mit dem Projekt des „Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus" zeigt die Bundesregierung anhand von Modellfällen auf, welche ganzheitlichen Lösungen im Bereich der „dörflichen" Siedlungen möglich sind.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts ungleicher Mobilitätschancen die Lebensbedingungen von Frauen in kleinen Gemeinden ländlicher Regionen?

Eine generelle Aussage ist nicht möglich.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fortbewegungsmöglichkeiten der nichtmotorisierten Bevölkerung, insbesondere von Frauen, wenn
   - die Bedienungshäufigkeit im Linienbusverkehr mit häufig höchstens 3 Fahrtenpaaren (morgens, mittags, nachmittags) dem Alltag weder von berufstätigen Frauen noch von Hausfrauen in Ansätzen gerecht wird;
   - abends und nachts gar kein Angebot an öffentlichem Verkehr (ÖV) vorhanden ist;
   - im Linienbusverkehr nur mit Glück (wenn der Bus nicht schon überfüllt ist) und beson-

derer Akrobatik Kinderwagen, Kleinkinder und Gepäck mitzunehmen sind;

– das Streckennetz des ÖV einseitig auf zentrale Orte ausgerichtet ist und Querverbindungen zwischen den Dörfern und Stadtteilen, wenn überhaupt, nur mit aufwendigen Umwegen zu bewältigen sind;

– an vielen Haltestellen Wetterschutz, Sitzplätze und lesbare Fahrpläne mit Informationen über Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten fehlen?

Die Bundesregierung hat ihre Grundsätze über eine nachfragegerechte Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrem „Bericht über den Öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche" vom 21. November 1989 (Drucksache 11/5746) dargelegt. Hiernach ist das ÖPNV-Angebot soweit wie möglich vor Ort zu planen, zu organisieren und zu produzieren.

Mit den vom Bund geförderten Modellvorhaben sollen den Kreisen beispielhafte Lösungen im Öffentlichen Personennahverkehr nahegebracht werden. Der Modellversuch Hohenlohe zeigt, wie erfolgreich eine solche Regelung sein kann. 98,8 Prozent der Einwohner sind an Schultagen an einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich viele Frauen aus den genannten Gründen gezwungen sehen, vom ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umzusteigen, und wie beurteilt sie die aus dem damit verbundenen höheren Motorisierungsgrad resultierenden ökologischen Folgen?

Der Trend zum eigenen Pkw ist unabhängig vom Bedienungsniveau im Öffentlichen Personennahverkehr, dies haben Untersuchungen gezeigt. Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum ist auch nur dann umweltfreundlicher als der Pkw, wenn eine ausreichende Auslastung der Busse und Bahnen gewährleistet ist.

4. Wie gedenkt die Bundesregierung auf die weitere Motorisierung von Frauen analog den Bestrebungen der internationalen Autoindustrie zu reagieren?

Ziel der Bundesregierung ist es, daß die vom Verkehr verursachten Belastungen auch bei steigender Mobilität abgebaut werden. Darauf hat der Bundesminister für Verkehr in seinem im September 1990 veröffentlichten Strategiekonzept „Verkehrspolitik für die 90er Jahre" hingewiesen.

5. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen vor zu dem Umfang an Fahrdiensten, die von motorisierten Frauen in städtischen, vor allem aber in ländlichen Regionen erbracht werden, wenn sie „immobile" Familienmitglieder (Kinder, Großeltern...) und Nachbarn aufgrund des unzureichenden ÖPNV-Angebotes zu wichtigen Schul-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen kutschieren (müssen)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, auf welchen Umfang schätzt sie diese Leistungen von Frauen?

Untersuchungen in der angesprochenen umfänglichen Form liegen hier nicht vor und wären auch nicht hilfreich, da die beschriebenen Aktivitätsziele das ganze Spektrum notwendiger, aber auch freigestalteter räumlicher Mobilität abdecken würden. Dort, wo Mobilität unabdingbar ist, ist staatlicherseits Vorsorge getroffen. Dies betrifft insbesondere den Schülerverkehr.

Die Mobilitätsangebote für Schüler sind in den meisten Fällen gut. Diese werden vom Bund und den Ländern mit Finanzmitteln von über 3 Mrd. DM jährlich gefördert. Dort, wo mit Hilfe von Bussen und Bahnen die Schüler nicht zur Schule gebracht werden können, haben sich Elternfahrdienste gebildet, die jedoch vielfach, wie am Beispiel Kreis Hohenlohe aufgezeigt, als sog. Elternfahrten finanziell entgolten werden.

Hinsichtlich der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die übrigen Mobilitätszwecke wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. In welcher Höhe sind diese Dienstleistungen monetär und damit indirekt als Einsparungen der öffentlichen Ausgaben zu bewerten?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Welche verkehrspolitischen Konsequenzen wird die Bundesregierung aus dieser bedeutenden Entwertung und Enteignung der Zeit vornehmlich von Frauen ziehen?

Die Individualisierung der Lebensgestaltung ist in der Bundesrepublik Deutschland mit einem gestiegenen räumlichen Mobilitätsbedarf einhergegangen. Die hierfür aufzuwendende Zeit steht dem Nutzen aus den Mobilitätszwecken gegenüber. Eine geschlechtsspezifische Ungleichverteilung von Kosten und Nutzen kann hierbei nicht festgestellt werden.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts einer zunehmend unfreiwilligen Angewiesenheit auf einen Pkw, angesichts des unzureichenden ÖPNV-Angebotes, angesichts der Infrastrukturdefizite in vielen ländlichen Gemeinden die Probleme, die insbesondere bei Frauen durch soziale Isolation und Ausschluß aus dem öffentlichen Leben entstehen?

Dies ist kein Problem der Frauen des ländlichen Raumes, dieses Problem gibt es ebenso in den Städten. Soziale Isolation und Ausschluß aus dem öffentlichen

Leben sind häufig personenbezogen und weniger eine Frage der ungleichen Mobilitätschancen.

Fallstudien zeigen immer wieder, daß in einem Dorf, das intakt ist, die sozialen Beziehungen sogar sehr eng sind. Das kommt insbesondere durch das intensive Vereinsleben zum Ausdruck.

9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß sog. „rollende Läden" einen adäquaten Ersatz für fußläufig erreichbare Geschäfte darstellen, die insbesondere für die in Haus und Hof wirtschaftenden Frauen häufig die einzigen außerhäuslichen Kommunikationsorte und Treffpunkte im Dorf darstellen?

Die Bundesregierung ist unter dem Aspekt der Nahversorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs der Ansicht, daß sog. rollende Läden einen adäquaten Ersatz für fußläufig erreichbare Geschäfte darstellen.

Wie die der Bundesregierung vorliegenden Untersuchungen und Bewertungen [u. a. Forschungsstelle für den Handel (FfH) Berlin, IHK München, IHK Saarland, IHK Stade, Institut für Südwestdeutsche Wirtschaftsforschung (ISW), Ifo-Institut München, Deutscher Industrie- und Handelstag] zeigen, stellt sich die Nahversorgungssituation in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt ausgesprochen gut dar. Hierzu hat in der Vergangenheit insbesondere auch die Entwicklung der mobilen Formen des Einzelhandels (rollende Läden) beigetragen.

Speziell in ländlichen Räumen ist darüber hinaus auch ein höherer Grad der Eigenversorgung sowie Direktkäufe beim Erzeuger in Betracht zu ziehen.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß „rollende Läden" einen gleichwertigen Ersatz in der Eigenschaft als außerhäusliche Kommunikationsorte und Treffpunkte im Dorf darstellen können. Es sei aber festgehalten, daß diese Funktion auch den stationären Geschäften lediglich subsidiär zukommt und nicht Hauptzweck der geschäftlichen Unternehmung ist.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedingungen einer emanzipativen Sozialisation von Mädchen auf dem Land, wenn
    - nicht nur Freizeitaktivitäten in hohem Maße von motorisierten Freunden abhängig sind,
    - schlechte Erreichbarkeiten die Ausbildungsplatz- und Berufswahl einschränken und negativ beeinflussen können,
    - außerhäusliche Tätigkeiten und damit auch ein öffentliches Engagement wegen mangelnder Fortbewegungsmöglichkeiten erschwert und häufig ganz unterlassen werden?

Aus zur Zeit laufenden Forschungsprojekten der Bundesregierung zur Situation von Frauen im ländlichen Raum werden detaillierte Erkenntnisse über hier notwendige frauenpolitische Maßnahmen erwartet: Der Deutsche Landfrauenverband hat zusammen mit den ihm kooperativ angeschlossenen Landesverbänden und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten eine Untersuchung über die „Lebens- und Arbeitssituation von Bäuerinnen" in Auftrag gegeben. Die Untersuchung soll Aufschlüsse geben über die spezielle Situation im landwirtschaftlichen Betrieb einschließlich außerlandwirtschaftlicher Tätigkeiten, über schulische und berufliche Ausbildungen von Landfrauen, ihre familiäre Situation, soziale Sicherung und über ihre Beteiligung am öffentlichen Leben. Ergänzend hierzu wird eine Studie über diejenigen Frauen durchgeführt, die auf dem Lande leben, aber außerhalb der Landwirtschaft tätig sind. Im Rahmen des Modellprogramms des Bundesministers für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit „Wiedereingliederung von Frauen nach der Familienphase in das Erwerbsleben" finden Maßnahmen für Frauen im ländlichen Raum besondere Berücksichtigung.

11. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß Mädchen und Frauen in ländlichen Räumen aufgrund des vielfach fehlenden bzw. unzureichenden Angebotes an öffentlichen Nahverkehrsmitteln insbesondere abends und nachts erhöhten Gewaltgefährdungen ausgeliefert sind
    - durch direkte sexuelle Belästigungen z. B. bei der erzwungenen Fortbewegungsmöglichkeit des Trampens;
    - indirekt durch Unfälle mit Personenschaden, die durch ihre alkoholisierten und/oder ihre Fähigkeiten überschätzenden „Kavaliere" verursacht wurden?

12. Sind der Bundesregierung hierzu Untersuchungen und/oder Zahlen bekannt?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum nicht, und wird sie solche Untersuchungen anstellen lassen?

Die Bundesregierung kann die Behauptungen in Frage 11 nicht bestätigen.

Das Sicherheitsrisiko junger Menschen bei nächtlichen Freizeitfahrten und dessen Prophylaxe wurde von der BASt im Rahmen der Forschungsprojekte 8734 „Analyse nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer (Disko-Unfälle)" und 8734/2 „Nächtliche Freizeitmobilität unter besonderer Berücksichtigung von Diskothekenbesuchern, sozialwissenschaftlicher Analysen und verkehrstechnischer Lösungen" untersucht. Dabei hat sich gezeigt, daß sich aufgrund von Veränderungen der Freizeitinfrastruktur (dezentrale Ansiedlung beliebter Freizeitstätten, wie z. B. Großdiskotheken) und damit verbundenen höheren Mobilitätsanforderungen an die Generation, die Mitfahrer/innen-Problematik keineswegs ausschließlich auf den ländlichen Raum beschränkt. Bei dem Bemühen, die Gefährdung von Mitfahrern/innen bei nächtlichen Freizeitfahrten zu reduzieren, dürfen städtische Ballungsgebiete deshalb nicht außer acht gelassen werden.

Allgemeine Ergebnisse aus den oben genannten Untersuchungen und aus anderen der Bundesregierung bekannten Studien des Bundeskriminalamtes zur sexuellen Gewalt sind:

— Gemäß kriminalstatistischer Sondererfassungen zu unterschiedlichen Deliktsbereichen in Baden-Württemberg, im Saarland und in Nordrhein-Westfalen scheinen etwa 0,03 Prozent der angezeigten Straftaten mit dem Trampen in Verbindung zu stehen (Fiedler, Hoppe u. a., Anhalterwesen und Anhaltergefahren [Sonderband der BKA-Forschungsreihe, Wiesbaden 1989]).

— Gewaltdelikte und auch sexuelle Gewaltdelikte geschehen vor allem im sozialen Nahraum. Täter und Opfer kannten sich häufig schon vor der Tat. Der Tatplatz ist dabei meist die Wohnung von Opfer und/oder Täter.

— Die Trampsituation spielt auch bei den Gewaltdelikten und bei den Vergewaltigungsfällen keine dominierende Rolle; bei drei bis acht Prozent der angezeigten Vergewaltigungsfälle in Baden-Württemberg stand die Tat mit einer Trampsituation in Verbindung (Modus-operandi-Dateien-Auswertung) bei Fiedler, Hoppe s. o.).

Mädchen und junge Frauen meinen – auch wegen des schlechten ÖPNV-Angebtos –, daß sie stärker darauf angewiesen seien, von Freunden und Bekannten mitgenommen zu werden. Das betrifft insbesondere Einzelfahrten am Wochenende. Bei diesen Freizeitfahrten mit jugendlichen Kfz-Führern besteht ein relativ hohes Gefährdungsrisiko durch mangelhaftes Fahrer-Verhalten (bedingt durch Alkoholkonsum, Selbstüberschätzung und wenig Fahrpraxis). Sexuelle Angriffe und Belästigungen durch Freunde und Bekannte im Auto scheinen bei Freizeitfahrten ebenfalls häufiger zu sein als in den Trampsituationen.

Diese Risiken wurden im Rahmen einer Analyse des Freizeitmobilitätsverhaltens (vgl. FP 8734/2) ermittelt.

Im übrigen wird auf die Studien verwiesen.

13. Welche verkehrspolitischen und welche gesellschaftspolitischen Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Modelle, wie z. B. Anruf-Sammeltaxen, Zusteiger-Mitnahme, Disko-Bus-System, werden von den Jugendlichen als Alternative zum Trampen akzeptiert. Die Bundesregierung fördert die differenzierte Bedienung im Öffentlichen Personennahverkehr u. a. in ihren Modellversuchen.

14. Ist die Bundesregierung bereit, durch die Förderung sog. Discobusse oder Ruf-Busse, wie sie in einigen Landkreisen inzwischen angeboten werden, der Bedeutung von z. B. Discotheken als wichtige und manchmal einzige soziale Treffpunkte für Jugendliche in ländlichen Räumen Rechnung zu tragen und die Gefährdung von jungen Frauen einzuschränken?

Versuche, durch Einsatz von Diskobussen den Weg für Jugendliche von und zu Diskotheken sicherer zu machen, sind 1989 in 70 Orten der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt worden und stehen in engem Zusammenhang mit Akzeptanz und Finanzierungsmöglichkeiten. Da der Freizeitmarkt stark von individueller Selbstbestimmung geprägt ist, werden öffentliche Verkehrsmittel in der Regel weniger akzeptiert als individuelle. Geringe Nutzerfrequenzen aber bedeuten einen hohen Zuschußbedarf an öffentlichen Finanzmitteln. Eine Teilnahmebeschränkung der Verkehrsmittel nur auf Frauen würde die Nutzungsfrequenz weiter verringern, den Zuschußbedarf erhöhen und wäre im übrigen auch diskriminierend. Ein öffentliches Verkehrsmittel zeichnet sich gerade dadurch aus, daß es durch seine Beförderungspflicht für jedermann zugänglich sein muß.

15. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über Erfahrungen und geschlechtsspezifische Nutzung dieser Discobusse vor?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, wird sie solche veranlassen?

Im Rahmen des derzeit laufenden Forschungsprojektes 8937 „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote („Disko-Busse")" untersucht die BASt, inwieweit durch den Einsatz dieser speziellen Verkehrsangebote regional eine Verminderung nächtlicher Freizeitunfälle junger Menschen erreicht werden kann. Dabei wird u. a. auch überprüft, inwieweit diese Maßnahmen Akzeptanz seitens der jugendlichen Zielgruppe finden. Geschlechtsspezifischen Nutzungsunterschieden wird dabei konkret nachgegangen.

Siedlungs- und Infrastruktur

Verkehrspolitik kann nicht losgelöst von anderen Politikbereichen gesehen werden. Die Art der Zuordnung wichtiger Lebensbereiche wie Erwerbstätigkeit, Erholung, Bildung etc. verringert oder produziert Verkehr. Insbesondere in ländlichen Räumen hat die bisher praktizierte Raumordnungs-, Infrastruktur- und regionale Wirtschaftspolitik zu Entfernungsvergrößerungen geführt. Eine derart ausschließlich an betriebswirtschaftlichen Erfordernissen (Auslastung von Infrastruktureinrichtungen etc.) orientierte Planungspolitik mißachtet die Lebensbedingungen von Frauen, die immer noch sehr viel stärker als Männer an das Wohnumfeld gebunden sind.

16. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß mit den im Raumordnungsgesetz postulierten Leitvorstellungen „freie Entfaltung der Persönlichkeit" und „gleichwertige Lebensbedingungen der Menschen in allen Teilräumen des Bundesgebietes" (§ 1 ROG) die Belange von Frauen hinreichend angesprochen sind?

Ja. Eine Differenzierung nach Geschlechtern oder Gruppen würde dem Charakter von Leitvorstellungen gemäß § 1 ROG nicht entsprechen.

17. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen dem Verlust an privaten und öffentlichen Infrastruktureinrichtungen insbe-

sondere in kleinen Ortschaften bis 2000 Einwohnern (vgl. Kunst 1985) und der von ihr seit Jahrzehnten unterstützten zentralörtlichen Förderpolitik?

Die konkrete Ausgestaltung des Zentralen Orte-Netzes ist Aufgabe der Bundesländer.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß auch künftig die Weiterentwicklung des Systems der Zentralen Orte im ländlichen Raum der Bevölkerung eine wohnungsnahe Versorgung garantiert und deren Teilnahme am öffentlichen Leben erleichtert. Der Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechniken in der Orts- und Regionalplanung bietet dabei besonders gute Bedingungen auch bei geringer Einwohnerdichte, die nicht motorisierte Bevölkerung (Hausfrauen, Kinder/Jugendliche, ältere Menschen) mit Diensten zu versorgen. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat hierzu das Modell des sog. Nachbarschaftsladen 2000 entwickelt, in dem verschiedene Versorgungsfunktionen (Einzelhandel, ländliche Poststelle, kommunale Dienste, Bestellshop, Rufbus) gebündelt und in Dörfern und abgelegenen Ortsteilen ab ca. 800 Einwohnern rentabel betrieben werden können. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wird 1991 entsprechende Modellvorhaben im Rahmen seines experimentellen Wohnungs- und Städtebaus fördern. Die Einrichtung von Nachbarschaftsläden trägt nach Auffassung der Bundesregierung erheblich zur funktionalen und sozialen Stabilisierung von Dörfern und abgelegenen Ortsteilen bei.

18. Inwiefern trägt die Bundesregierung dafür Sorge, daß Frauen, die heute immer noch überwiegend Versorgungsleistungen erbringen, durch diese zentrenabhängige Förderpolitik nicht unzumutbaren Belastungen ausgesetzt sind?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

19. Hat die Bundesregierung weiterhin vor, bei gleichzeitiger Reduzierung des ÖPNV in der Fläche an der zentralörtlichen Förderpolitik festzuhalten und damit den Arbeitsaufwand von Frauen zu erhöhen und ihre Teilnahme am öffentlichen Leben zu erschweren?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

20. Welche Konkretisierung des im § 2 Abs. 2 ROG angeführten Begriffes „zumutbare Entfernungen" zu versorgungswichtigen Grund- und Mittelzentren sieht die Bundesregierung für die Fortbewegungsmittel

a) zu Fuß

b) Fahrrad

c) ÖPNV

vor, wenn dieser Begriff – in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) 1987 – ausschließlich für Pkw, und zwar mit höchstens 20 bzw. 60 Minuten, festgelegt wird?

21. Zu welchen Tageszeiten und für welche Bevölkerungsgruppen sind die Entfernungen zumutbar?

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat sich eingehend mit dem Begriff „zumutbare Entfernung" auseinandergesetzt. Gemäß zweier Entschließungen der MKRO aus dem Jahre 1968 und 1972 sollen Nahbereichszentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst in 30 Minuten erreichbar sein. Als zumutbare Entfernung zum Mittelzentrum wird die Ein-Stunden-Grenze bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (einschl. Wegezeiten von bzw. zu entsprechenden Haltepunkten) angesehen. Die Fahrraderreichbarkeit von Nahbereichszentren sollte nach Ansicht der Bundesregierung ebenfalls 30 Minuten nicht überschreiten. Die Bundesregierung hält die Vorgaben der MKRO für ausreichend.

Wirtschaftsstruktur

Verkehrsbedingungen haben indirekt auch mit der Wirtschaftsstruktur und Erwerbsmöglichkeiten zu tun. Und auch hier stellen Frauen andere Anforderungen als Männer. Empirische Untersuchungen zur Frage der Distanz von Wohnort und Erwerbsarbeitsplatz haben bestätigt, daß bei Frauen der Arbeitsplatz sehr viel näher am Wohnort liegt als bei Männern, daß vielfach minder qualifizierte Arbeitsplätze wegen geringerer Fahrzeiten akzeptiert werden müssen. Unzureichende Fortbewegungsmöglichkeiten in ländlichen Regionen schränken die ohnehin schlechten Ausbildungs- und Erwerbsarbeitschancen für Frauen noch mehr ein.

22. Wie sehen die Aus- und Weiterbildungschancen sowie die Qualifizierungsangebote für junge Frauen in ländlichen Räumen aus, wie hoch ist hier die Jugenderwerbslosenquote bei Mädchen und bei Jungen?

Die Aus- und Weiterbildungschancen sowie die Qualifikationsangebote für junge Frauen in ländlichen Regionen hängen von den vorhandenen Weiterbildungsstrukturen, vom Arbeits- und Ausbildungsplatzangebot und den Möglichkeiten zur Kinderbetreuung ab. Der ländliche Raum kann aber nicht generell als unterversorgtes Gebiet bezeichnet werden. Für die Beurteilung der Chancen ist die Nachfragesituation, die Angebotsstruktur und -breite sowie die Verkehrsanbindung relevant.

Wegen der vielfältigen Möglichkeiten, in der Landwirtschaft als Familienangehörige zu arbeiten, ist die Arbeitslosigkeit einschließlich der Jugendarbeitslosigkeit im ländlichen Raum unterdurchschnittlich. Um die Berufschancen für Frauen im ländlichen Raum, die sich in einer schwierigen Lebenssituation befinden, zu verbessern, fördert der Bundesminister für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit ein Modellvorhaben der Landwirtschaftskammer Weser-Ems „Verbesserung der Lebens- und Erwerbssituation von Bäuerinnen nach der Hofaufgabe, bzw. Hofübergabe durch (Wieder)Eingliederung in das Erwerbsleben". Auch das 25-Mio.-DM-Sonderprogramm der Bundesregierung zur beruflichen Wiedereingliederung von Frauen nach der

Familienphase in das Erwerbsleben legt einen besonderen Akzent auf die Berücksichtigung des ländlichen Raumes. Um Frauen in ländlichen Regionen einen besseren Zugang zu Weiterbildungsangeboten zu eröffnen, fördert der Bundesminister für Bildung und Wissenschaft im Rahmen eines Modellversuchs die Entwicklung und Erprobung eines computergestützten Fernlehrangebotes für Frauen zur Vorbereitung des beruflichen Wiedereinstiegs, das ihnen betriebswirtschaftliches Grundwissen und Kenntnis über den Einsatz von Personalcomputern vermittelt.

23. Gibt es eine besondere Konzentration auf bestimmte Ausbildungsberufe bei der Berufswahl von Mädchen und wie sieht hier der Vergleich ländlicher Raum – Verdichtungsraum aus? Gibt es bei einer u. U. eingeschränkten Berufswahl dafür verkehrsinfrastrukturelle Gründe?

Ein zentrales Problem in der Ausbildungssituation für junge Frauen ist die Tatsache, daß sich die Mehrzahl von ihnen auf relativ wenige Ausbildungsberufe, vorwiegend im Dienstleistungsbereich konzentrieren. 1988 sind folgende Ausbildungsberufe von jungen Frauen am häufigsten gewählt worden: Friseurin, Bürokauffrau, Fachverkäuferin im Nahrungsmittelhandwerk, Arzthelferin, Kauffrau im Einzelhandel. In den fünf am häufigsten gewählten Ausbildungsberufen befanden sich 1988 ein Drittel aller weiblichen Auszubildenden. Insgesamt konzentrieren sich rd. 80 Prozent aller weiblichen Auszubildenden auf die 20 am häufigsten gewählten Berufe bei einem möglichen Berufsspektrum von über 360 Ausbildungsberufen. Da die Angebotsstruktur von kaufmännischen und Dienstleistungsberufen in ländlichen Gebieten eingeschränkt ist, ist die Konzentration der jungen Frauen auf ein enges Berufsspektrum in solchen Regionen überdurchschnittlich. Verkehrsverbindungen beeinflussen sicherlich die Berufskonzentration; aus einschlägigen Untersuchungen ist aber bekannt, daß die Mobilitätsbereitschaft der Jugendlichen recht hoch ist.

24. Mit welchen regionalpolitischen Förderinstrumenten (z. B. im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zu Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW) gedenkt die Bundesregierung die Erwerbsmöglichkeiten von Frauen in ländlich geprägten Regionen zu verbessern, da insbesondere hier die Frauenarbeitslosenquote überdurchschnittlich hoch, die Frauenerwerbsbeteiligungsquote überdurchschnittlich niedrig ist?

Die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstrukturen" hat das Ziel, durch die Förderung gewerblicher Investitionen und durch den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur die Ansiedlung von Unternehmen in strukturschwachen und ländlich geprägten Regionen zu fördern und dadurch die Schaffung neuer Arbeitsplätze zu erleichtern. Hierbei steht es den Ländern frei, innerhalb der durch den Rahmenplan festgelegten Fördermöglichkeiten eine sachliche und räumliche Schwerpunktsetzung vorzunehmen, um die regionspezifischen Engpässe zu beseitigen. Die Bundesregierung hat keinen Einfluß darauf, für welche konkreten Maßnahmen die Mittel der Gemeinschaftsaufgabe eingesetzt werden; sie kann auch nicht die Länder verpflichten, Maßnahmen zu fördern, die allein bestimmten Arbeitnehmern zugute kommen.

25. In welcher Weise wird bei der regionalen Wirtschaftsförderung, der Regional- und Bebauungsplanung die Tatsache berücksichtigt, daß insbesondere Frauen auf wohnungsnahe bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbare Arbeitsplätze angewiesen sind?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 24 dargelegt, kann die Bundesregierung nicht in die Kompetenz der Länder eingreifen, die allein über die zu fördernden Maßnahmen entscheiden. Die Förderung gewerblicher Investitionen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe erleichtert jedoch generell die Schaffung neuer Arbeitsplätze gerade in Regionen, wo sie am dringendsten benötigt werden, nämlich in strukturschwachen und ländlichen Regionen.

Das Baugesetzbuch trägt dem Gleichheitssatz des Artikels 3 GG ohne Einschränkung Rechnung. Die Planungsleitsätze und Planungsgrundsätze des § 1 BauGB stellen sicher, daß die Bedürfnisse der Bevölkerung im allgemeinen und die Bedürfnisse der Frauen im besonderen berücksichtigt werden. Einer zusätzlichen Regelung bedarf es daher nicht.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die verkehrspolitischen und raumordnungspolitischen Bedingungen für ein emanzipatives Geschlechterverhältnis, wenn

- Frauen unter den heutigen verkehrs- und raumordnungspolitischen Bedingungen länger gewordener Wege und abnehmender Erreichbarkeiten einerseits und der immer noch weitgehend ihnen zugewiesenen Arbeit für Haushalt und Kinder andererseits nur geringe Entscheidungsfreiheiten haben,
- Frauen unter genau diesen Umständen schon bei der Suche nach einem Erwerbsarbeitsplatz dessen Erreichbarkeit zu einem vorrangigeren Kriterium machen als dessen Qualität, die durch ihn gebotenen Qualifizierungschancen und/oder beruflichen Fortkommensmöglichkeiten,
- Frauen demnach indirekt durch die Verkehrs- und Raumordnungspolitik nachhaltig und langfristig die Chance zu einer eigenständigen Existenzsicherung genommen werden kann?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß Frauen mit kleinen Kindern oft auf gut erreichbare Arbeitsplätze angewiesen sind, wenn sie Beruf und Familie miteinander vereinbaren wollen. Der Bundesregierung ist weiterhin bekannt, daß das Problem der Vereinbarkeit von Familie und Beruf immer noch weithin ein Problem der Mütter ist, da sie als überwiegend zuständig für die Familienarbeit angesehen werden.

Die Bundesregierung ist bemüht, in beiden Bereichen Verbesserungen zu erreichen, indem sie

- durch entsprechende Gesetze und Öffentlichkeitsarbeit die Alleinzuständigkeit von Frauen für Familienarbeit problematisiert und aufzubrechen versucht (Beispiel: Erziehungsgeld/-urlaub und Anerkennung von Kindererziehungszeiten in der Rentenversicherung auch für Väter) und
- durch regionale Wirtschaftsförderung die Schaffung von Arbeitsplätzen im ländlichen Bereich unterstützt, damit lange Anfahrwege zum Arbeitsplatz für Männer und Frauen vermieden werden.

Ferner sieht die Bundesregierung im verstärkten Einsatz neuer Kommunikationstechniken im ländlichen Raum einen wichtigen raumordnungspolitischen Beitrag zur Verbesserung des wohnungsnahen Dienstleistungsangebotes (Nachbarschaftsladen).

Der Bundesminister für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit und der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau haben zu diesem Themenkomplex folgende Untersuchungen gefördert:

- „Wohnung und Arbeitsplatz", Analysen zur wohnungsnahen Erwerbstätigkeit von Müttern (Speil, Kuhnt und Geißler, Band 233 der BMJFFG-Schriftenreihe),
- „Dezentrale Arbeitsplätze", eine empirische Untersuchung neuer Erwerbs- und Familienformen (Hegner, Klocke-Kramer, Lakemann und Schlegelmilch),
- Nachbarschaftsladen 2000 und Tele-Service-Center für den ländlichen Raum (Schriftenreihe Forschung des BMBau, Nr. 476).

27. Zieht die Bundesregierung aufgrund dessen die Konsequenz, über ihre planungsrechtlichen Möglichkeiten Einfluß darauf zu nehmen, daß Wohn- und Gewerbeansiedlung in der Stadt und auf dem Land nur dann möglich ist, wenn Anschlüsse an den öffentlichen Nahverkehr gewährleistet sind?

Das Baugesetzbuch verpflichtet die Gemeinden schon heute, bei Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Verkehrs einschließlich des Öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

28. Welche Erfahrungen mit regionalpolitischen Förderinstrumenten zur Industrieansiedlung in ländlichen Räumen sind der Bundesregierung bekannt, die wie in Schweden die Gleichstellung der Geschlechter zum Förderkriterium machen, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Die Bundesregierung hat keine Erfahrungen mit regionalpolitischen Instrumenten, die die Gleichstellung der Geschlechter zum Förderkriterium machen.

29. Ist der Bundesregierung die Tatsache bekannt, daß in vielen kleinen, nichtzentralen Gemeinden der ländlich geprägten Regionen junge Frauen im Alter von 18 bis 40 im Vergleich zum Bundesdurchschnitt erheblich unterrepräsentiert sind?

Ja.

30. Welche Ursachen kann die Bundesregierung hierfür nennen?

Für junge Frauen bedeutet Ausbildung, Berufsbildung und Berufstätigkeit die Basis materieller Unabhängigkeit. Um den qualifizierten Beruf auch ausüben zu können, müssen viele junge Frauen aus dem Dorf wegziehen bzw. als Pendler zwischen Wohn- und Arbeitsort leben.

31. Welche Konsequenzen sind für die Bundesregierung daraus hinsichtlich der Verbesserung der Lebensbedingungen von Frauen zu ziehen?

Eines der zentralen Probleme bleibt nach wie vor die Schaffung von genügend Arbeitsplätzen bzw. Teilzeitarbeitsplätzen auch und vor allem in qualifizierten Berufen mit Aufstiegsmöglichkeiten.

Für die verheirateten berufstätigen Frauen ist eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie durch die Einrichtung von mehr Kinderbetreuungsstätten und in der Art der Organisation des Schulwesens sowie durch eine Abstimmung z. B. der Kindergartenöffnungszeiten wünschenswert.

Die Bundesregierung ist deshalb bemüht, Arbeitsplätze in der Nähe der Wohnorte zu schaffen, um den Frauen bessere Chancen für die Erwerbstätigkeit anbieten zu können. Dies geschieht z. B. im Rahmen des Sonderprogramms zur Wiedereingliederung von Frauen nach der Familienphase in das Erwerbsleben. Ziel des auf fünf Jahre angelegten und mit 25 Mio. DM geförderten Sonderprogramms ist die Entwicklung und Erprobung betrieblicher Einarbeitungsmodelle für Frauen nach der Familienphase, die den Anforderungen eines von neuen Technologien stark geprägten Arbeitslebens entsprechen und somit den Frauen langfristige Beschäftigungschancen geben.

Das Bundesministerium für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit fördert seit Juni 1989 den Modellversuch „Beratungsangebote und Beratungseinrichtungen für Berufsrückkehrerinnen unter besonderer Berücksichtigung des ländlichen Raumes".

Mit dem Modellprojekt „Verbesserung der Lebens- und Erwerbssituation der Bäuerinnen nach Hofaufgabe durch Qualifizierung und (Wieder-)Eingliederung in das Erwerbsleben" prüft das Bundesministerium für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit, durch welche Maßnahmen eine Eingliederung von Bäuerinnen nach der Hofaufgabe in eine anderweitige

Erwerbstätigkeit erleichtert werden kann, da die Bäuerinnen in der Regel über keine qualifizierten Berufsabschlüsse im außerlandwirtschaftlichen Bereich verfügen.

Öffentlicher Personen-Nahverkehr

Während erhebliche Bundeszuschüsse in den Ausbau öffentlicher Nahverkehrsmittel in den Städten fließen, zieht sich die Bundesregierung auf dem Land aus der Verantwortung. Der Schienenverkehr wird ständig weiter reduziert und der übrige ÖV muß nach betriebswirtschaftlichen Aspekten privater und öffentlicher Betreiber gestaltet werden, was bei der strukturell bedingten geringen Benutzer-/innenfrequenz zu einem unbefriedigenden Angebot führen muß. Die Bundesregierung verletzt mit einer einseitig auf den MIV ausgerichteten Verkehrspolitik nicht nur das Sozialstaatsgebot, sondern auch den Gleichheitsgrundsatz.

32. Wie steht die Bundesregierung gerade vor dem Hintergrund der besonderen Benachteiligung der Frauen im ländlichen Raum zu der Notwendigkeit, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dahin gehend zu novellieren, daß die Benachteiligung ländlicher Räume bei der Finanzierung des ÖPNV aufgehoben wird?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, wie vereinbart die Bundesregierung diesen Tatbestand mit dem Sozialstaatsgebot und der Leitvorstellung, „gleichwertige Lebensbedingungen" in allen Teilräumen der Bundesrepublik Deutschland herzustellen (§ 1 RGO)?

Auf die Vorbemerkungen zu I und II und auf die Antworten zu Fragen 2 und 5 wird verwiesen.

33. Verfügt die Bundesregierung über Erhebungen, die über die Mittelverteilung bei der Förderung des ÖPNV über das GVFG in den Gebietskategorien ‚Ländlicher Raum' und ‚Verdichtungsraum' Aufschluß geben?

Wie sieht diese Verteilung aus in den Zeiträumen von

1970 bis 1975
1975 bis 1980
1980 bis 1985
1985 bis 1988?

Über die Mittelverteilung bei der Förderung nach dem GVFG in den Kategorien „Verkehrsballungsraum" und „ländlicher Raum" können folgende Angaben gemacht werden:

Zeitraum	„Verkehrsballungsraum" – in Mio. DM –	„ländlicher Raum"
1970 bis 1974 (5 Jahre)	3 745	150
1975 bis 1979 (5 Jahre)	5 329	298
1980 bis 1984 (5 Jahre)	6 135	644
1985 bis 1988 (4 Jahre)	4 992	574

34. Während erhebliche Bundeszuschüsse in die Finanzierung von inner- und außerörtlichen Straßen fließen, ist die Subventionierung des Bundes bezogen auf den ÖPNV in der Fläche vergleichsweise gering.

Wie hoch sind in den letzten zehn Jahren die Bundeszuschüsse im Bereich des Straßenbaus gemäß Finanzausgleichsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Bundesfernstraßengesetz, GRW und wie hoch sind sie für den ÖPNV (GVFG, Deutsche Bundesbahn, Personenbeförderungsgesetz – PBefG) gewesen?

Die Bundesleistungen für den Straßenbau ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle:

	Bundesfernstraßengesetz	GVFG – kommunaler Straßenbau – in Mio. DM –	Strukturhilfegesetz
1980	6 830	1 021,6	–
1985	6 158	1 222,6	–
1988	6 233	1 212,1	–
1989	6 290	1 215,4	194

Im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" wurden wirtschaftsnahe Infrastrukturvorhaben (darunter auch Zufahrtsstraßen zu Gewerbegebieten) gefördert. Für das Verkehrswesen wurden dabei vom 1. Januar 1972 bis zum 30. Juni 1990 insgesamt 65,9 Mio. DM zur Verfügung gestellt.

Nach dem Gesetz zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft in den Ländern (Strukturhilfegesetz) werden seit 1989 zusätzliche Maßnahmen gefördert, die den Strukturwandel der Wirtschaft unterstützen und die Wirtschaftskraft der Regionen stärken. Dazu zählt auch das Verkehrswesen. Die betroffenen Länder regeln die konkrete Verwendung dieser Bundesmittel in eigener Verantwortung. Für das Jahr 1989 wurden für den Straßenbau 194 Mio. DM eingesetzt, für den ÖPNV 83 Mio. DM.

Alle Ausgaben für den Straßenbau kommen zum Teil auch dem ÖPNV zugute, soweit es sich um Straßenpersonenverkehr handelt.

Die finanziellen Leistungen des Bundes für den ÖPNV sind aus der nachstehenden Aufstellung ersichtlich:

	Finanzhilfen und Investitionszuschüsse nach dem GVFG	Erfolgswirksame Leistungen u. a. nach dem PBefG u. EG-VO 1191/69 – in Mio. DM –	Abdeckung verbleibender Kostenunterdeckung (SPNV der DB, bis 1980 auch Postreisedienst)
1980	1 344	4 043	1 378
1985	1 403	4 088	696
1988	1 471	4 227	731

35. In welchem Umfang hat die Bundesregierung vor, frauenfreundliche Mindeststandards (Ram-

pen an Treppen, Aufzüge, Niederflurbusse etc.) zur Fördervoraussetzung bei der technischen Ausstattung der verschiedenen Träger des ÖPNV zu machen?

Welchen Zeitraum der Verwirklichung solcher Mindeststandards hält die Bundesregierung für angemessen?

Die Förderfähigkeit von behindertengerechten Anlagen und Verkehrsmitteln des ÖPNV, die auch anderen mobilitätseingeschränkten Personen – wie Frauen/Männer mit Kindern, Kinderwagen und Traglasten – und insgesamt allen Fahrgästen zugute kommen, ist sowohl nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Schienenfahrzeuge des ÖPNV von GVFG-Förderung ausgenommen) als auch nach dem Strukturhilfegesetz gegeben. Die Entscheidung darüber, was im Einzelfall in die Praxis umgesetzt werden soll, in welchem Umfang und wann, obliegt den Bundesländern, den Gemeinden und Verkehrsträgern entsprechend den bestehenden Verwaltungsvorschriften.

Die Förderungsvoraussetzung des GVFG „bau- und verkehrstechnisch einwandfrei" umfaßt auch die Einhaltung bestehender Vorschriften zugunsten eines behindertengerechen Ausbaus von Öffentlichen Personennahverkehrssystemen. Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) zählt zu den baulichen Anforderungen auch folgende Maßnahmen:

— Haltestellen ebenerdiger Strecken sollen ohne Stufen zugänglich sein.
— Haltestellen in Hoch- oder Tieflage sollen auch über Aufzüge erreichbar sein.
— Beträgt in einer Haltestelle der zu überwindende Höhenunterschied mehr als 8,0 m, so muß nach den Forderungen der BOStrab mindestens eine Rampe, eine Fahrtreppe oder eine andere mechanische Förderhilfe vorhanden sein.

36. Ist die Bundesregierung bereit, bedarfsgesteuerte Bussysteme (u. a. durch entsprechende Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) als Ergänzung – nicht als Angebotsaufweichung – zum geregelten Linienbus- und Schienennahverkehr in ländlichen Räumen zu fördern?

Die Einrichtung bedarfsgesteuerter Bussysteme ist schon mit den geltenden Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) möglich. Modellversuche werden bereits umfangreich gefördert. Ob die zum Einsatz kommenden Systeme als Ersatz oder Ergänzung zum vorhandenen, konventionellen Öffentlichen Personennahverkehr stehen, ist eine betriebliche Entscheidung, die vor Ort geprüft und umgesetzt wird.

37. Sind der Bundesregierung Untersuchungen bezüglich einer eventuellen Verbesserung der Fortbewegungsmöglichkeiten von Frauen bei durchgeführten Modellprojekten mit flexiblen Bussystemen bekannt?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen sie?

Flexible Angebotssysteme im Öffentlichen Personennahverkehr sind wesentlicher Bestandteil der Modellversuche des Bundes. So werden im Modellversuch Kreis Lippe neben den Verkehrsangeboten im Schienen-, Regionalbus- und Ortsbuslinienverkehr bedarfsgesteuerte Zubringerverkehre in Form von Anrufsammel- und Anruflinientaxen eingesetzt. Des weiteren wird im Kreis Lippe neben einer Bürgerbuslinie auch ein Disko-Bus betrieben. Mit diesen Angeboten sollen allgemeine wie auch spezielle Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden, die auch die Mobilität von Frauen entscheidend verbessern helfen. Die Nutzung der Angebote entspricht nicht immer den Erwartungen der Betreiber und ist von einer Vielzahl lokaler und regionaler Einflußgrößen abhängig. Die Kosten der Angebote sind erheblich.

38. Sind der Bundesregierung zeitweise Angebote von Verkehrsbetrieben (wie z. B. der Kölner Verkehrsbetriebe in den Vorweihnachtswochen) bekannt, die eine stationäre und bewachte Einkaufs- und Gepäckaufbewahrung an verschiedenen Knotenpunkten des ÖPNV und bei Bedarf die Freihauslieferung gegen geringes Entgelt anbieten, und ist die Bundesregierung bereit, solche Initiativen zu fördern?

Solche Angebote sind der Bundesregierung bekannt. Sie begrüßt diese Erweiterung der Seviceleistungen der Verkehrsbetriebe und empfiehlt den für den Öffentlichen Personennahverkehr Verantwortlichen, diese Angebote sinnvoll auszuweiten.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333